

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problems Mailbox.**



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 196 29 879 A 1**

⑤1 Int. Cl. 6:
B 62 K 11/02
B 62 J 17/00
B 62 K 19/40
B 62 J 23/00
B 62 J 27/00
B 60 R 21/13
B 60 R 22/00

②1 Aktenzeichen: 196 29 879.2
②2 Anmeldetag: 24. 7. 96
④3 Offenlegungstag: 29. 1. 98

DE 196 29 879 A 1

⑦1 Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München, DE

⑦2 Erfinder:
Theobald, Markus, 80804 München, DE; Müller,
Helmut, 84513 Töging, DE; Thoma, Rainer, 81371
München, DE

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE 36 23 567 C2
DE-AS 10 35 501
DE 195 05 448 A1
DE 25 01 208 A1
DE 84 36 409 U1
FR 27 11 349 A1
FR 11 21 751
GB 12 69 491
US 51 74 622
US 48 13 706
US 47 98 399

US 47 26 439
US 44 16 465
WO 95 09 760 A1

Nur zwei Räder, dafür aber den doppelten Nutzen?
In: Auto Technik Zukunft, 25/1992, S.4,5;

⑤4 Fahrzeugrahmen mit Durchstieg, insbesondere für ein Zweirad

⑤7 Es wird ein Fahrzeugrahmen mit Durchstieg, insbesondere für ein Zweirad, beschrieben, für ein Fahrzeug mit einer gefederten Vorderradföhrung, einer Lenkrichtung für ein Vorderrad, einer gefederten Hinterradföhrung für mindestens ein Hinterrad, mindestens einer Sitzeinrichtung für einen Fahrer und mindestens einer vor, über und hinter dem Fahrer sich erstreckenden Schutzeinrichtung, die so gestaltet ist, daß sich für den Fahrer ein seitlich offener, den Durchstieg ermöglichender Käfig ergibt und einem Motor, der im wesentlichen vor dem Hinterrad und unterhalb der Sitzeinrichtung angebracht ist. Der Fahrzeugrahmen besitzt mindestens ein Rahmenhauptelement, das sich im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung erstreckt und zwar von hinten unten, nahe dem Motor, nach vorne oben, nahe der Lenkeinrichtung, wobei auf jeder Seite unterhalb des Rahmenhauptelements mindestens ein, mindestens abschnittsweise im wesentlichen parallel zur Aufstandsfläche des Fahrzeugs verlaufendes, weiteres Rahmenelement vorgesehen ist, das eine Aufstellfläche für den jeweiligen Fuß des Fahrers bildet. Als weitere Sicherheitseinrichtungen sind noch eine Sicherheitsgurteinrichtung, Schulerschutzbügel, Beckenschutzbügel und eine rahmenfeste Sitzrampe vorgesehen.

DE 196 29 879 A 1

Die Erfindung betrifft einen Fahrzeugrahmen mit Durchstieg, insbesondere für ein Zweirad, nach dem Oberbegriff des Hauptanspruchs.

Das deutsche Gebrauchsmuster G 94 10 306.2 beschreibt einen Motorroller mit zusammenfaltbarer Regenschutzeinrichtung. Zum Schutz des Fahrers eines Motorrollers mit Triebssatzschwinde und Durchstieg besitzt dieser eine zusammenfaltbare Regenschutzeinrichtung. Wenn diese entfaltet ist, erstreckt sie sich von einem Bereich hinter dem Fahrer, über diesen hinweg, bis vor ihn. Dort besteht sie aus einer Windschutzscheibe, die an einer Lenkeinrichtung angebracht ist.

Ein solcher Motorroller hat den Nachteil, daß das gesamte Fahrzeug sehr wenig verwindungssteif ist. Das betrifft den Fahrzeugrahmen und die Regenschutzeinrichtung. Dadurch können fahrdynamische Probleme, zum Beispiel pendeln oder flattern, auftreten. Außerdem besitzt ein solches Fahrzeug eine erhöhte Windempfindlichkeit. Im Falle eines Frontalaufpralls des Motorrollers auf ein Hindernis kann dieser nur sehr wenig Energie abbauen, da der Fahrzeugrahmen im Durchstieg sehr instabil ist, sich dort also verformt und nur sehr geringe Kräfte dabei abbaut. Für einen solchen Fall sind desweiteren keine Sicherheitseinrichtungen für den Fahrer vorgesehen.

Demgegenüber ist es Aufgabe dieser Erfindung, ein Fahrzeug mit Durchstieg, insbesondere ein Zweirad, bereitzustellen, dessen Fahrzeugrahmen im Falle eines Frontalaufpralls auf ein Hindernis große Kräfte abbaut und sich dabei nur wenig verformt und das zusätzlich den innerhalb des Fahrzeugrahmens verbleibenden Fahrer durch weitere Sicherheitseinrichtungen schützt.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Weitere Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

Nach der Erfindung ist ein Fahrzeugrahmen mit Durchstieg so gestaltet, daß mindestens ein, sich im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung erstreckendes, tragendes Rahmenhauptelement, von hinten unten, nahe dem Motor, nach vorne oben, nahe der Lenkeinrichtung, verläuft, und daß auf jeder Seite unterhalb des Rahmenhauptelements mindestens ein, mindestens abschnittsweise im wesentlichen parallel zur Aufstandsfläche des Fahrzeugs verlaufendes, weiteres Rahmenelement vorgesehen ist, das eine Aufstellfläche für den jeweiligen Fuß des Fahrers bildet.

Durch dieses Rahmenhauptelement wird bei direkter Verbindung zwischen Vorderrad- und Hinterradföhrung eine hohe Rahmensteifigkeit erreicht.

Bei einer bevorzugten Ausführung der Erfindung ist die Hinterradföhrung mit dem Motor federnd am Fahrzeugrahmen angebracht. Eine solche Hinterradschwinge ngengestaltung wird auch als Triebssatzschwinde bezeichnet. Sind dazu noch als Rahmenhauptelemente zwei, jeweils links und rechts seitlich der Fahrzeugmittenebene parallel verlaufende Rahmenhauptrohre vorgesehen, so können vorteilhafterweise zwischen den Rahmenhauptrohren weitere Vorderrad- bzw. Hinterradföhrungselemente vom Kraftverlauf her günstig auf einfache Weise untergebracht werden. Vorne befindet sich bei einer weiteren bevorzugten Ausführung der Erfindung mindestens ein Aufnahmekörper für die Lenkeinrichtung zwischen den Rahmenhauptrohren. Dieser stellt eine einfach aufgebaute Verbindung her.

Wird zusätzlich noch, wie in einer vorteilhaften Aus-

föhrung der Erfindung, das Vorderrad unter anderem durch mindestens einen an dem Rahmenhauptelement angebrachten, um eine Fahrzeugquerachse schwenkbaren Längslenker geföhrte, so kann die Lage der Rahmenhauptrohre so gewöhlt werden, daß die Lagerachse des Längslenkers zwischen den Rahmenhauptrohren zu einer kinematischen Anordnung föhrt, die beim Bremsen des Fahrzeugs eine nur minimale Einfederung des Fahrzeugs zuläßt. Auf diese Weise kann ein Bremsnickausgleich einfach erreicht werden. Sehr günstige Fahreigenschaften ergeben sich, wenn die beiden Rahmenhauptrohre von vorne oben, etwa in Höhe des Fahrzeuggesamtschwerpunktes, nach hinten unten, deutlich unterhalb der Sitzhöhe des Fahrers, geföhrte sind.

Die Lagerung des Längslenkers zwischen den beiden Rahmenhauptrohren erhöht die Fahrzeugsteifigkeit, besonders in seitlicher Richtung, und insbesondere die Steifigkeit der Vorderradföhrung erheblich. Fahrzeug-eigenschwingungen, wie pendeln und flattern, werden dadurch zum großen Teil unterbunden. Wird der Längslenker in den Rahmenhauptrohren direkt gelagert, so entsteht eine wirkungsvolle, einfache Vorderradaufhängung mit wenig Bauteilen.

Bei einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung sind zusätzliche Rahmenelemente vorgesehen, die im wesentlichen vom mittleren und/oder vom hinteren Bereich des Rahmenhauptelements ausgehend, schräg nach hinten oben verlaufen und mit dem Rahmenhauptelement und/oder den weiteren Rahmenelementen verbunden sind, um mindestens die Sitzeinrichtung zu tragen.

Das hat den Vorteil, daß der Durchstieg beim Fahrzeugrahmen ergonomisch günstig ausgebildet ist und gleichzeitig eine hohe Steifigkeit des Fahrzeugrahmens erreicht wird. Das ergibt für den Fahrer eine Sicherheit in der Handhabung beim Auf- bzw. Absteigen, Anhalten oder beim Anlegen des Sicherheitsgurtes. Damit verbunden ist ein hoher Sitzkomfort, sowie hoher Einstiegs- und Ausstiegskomfort.

Bei einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung besteht die Sitzeinrichtung aus einem Sitzrahmenteil, das die zusätzlichen Rahmentile im wesentlichen horizontal verbindet, aus einer Sitzrampe, die mit den zusätzlichen Rahmentilen und/oder dem Sitzrahmenteil verbunden ist und sich im Schrittbereich des Fahrers nach oben erstreckt und aus einem Sitz.

Eine Sitzeinrichtung mit einer rahmenfesten Sitzrampe, an der sich der Sitz, zum Beispiel als Sitzschale ausgeföhrte, im Falle eines Frontalaufpralls abstützt, verhindert vorteilhafterweise die Beckenvorverlagerung des Fahrers und hält diesen im Beckenbereich auf dem Sitz. Dies ist insbesondere bei der Verwendung von Sicherheitsgurten für den Fahrer vorteilhaft, da dadurch ein Durchtauchen des Fahrers unter dem Sicherheitsgurt im Beckenbereich durch die gezielte Abstützung verhindert wird. Desweiteren erhöht eine rahmenfeste Sitzrampe die Gesamtsteifigkeit des Fahrzeugrahmens.

Bei einer weiteren bevorzugten Ausführung der Erfindung ist am Rahmenhauptelement oder an den vom hinteren Bereich des Rahmenhauptelementes ausgehenden zusätzlichen Rahmenelementen oder an deren Verbindung mit dem Rahmenhauptelement und/oder den weiteren Rahmenelementen die gefederte Hinterradföhrung angebracht.

Eine solche Anbringung der gefederten Hinterradföhrung, zum Beispiel der Triebssatzschwinde, ist einfach ausgeföhrte und preiswert herzustellen. Der Freiraum zwischen den Rahmenelementen zum Einbau der Hin-

terraddführung ermöglicht es, diese mit einer breiten Lagerbasis auszuführen. Im hinteren Bereich, von der Fahrzeugrahmenmitte zur jeweiligen Seite hin auseinanderführende Rahmenhauptrohre ermöglichen vorteilhafterweise einen günstigen Kraftfluß von der Vorderraddführung zur Hinterraddführung.

Bei einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung befindet sich über dem Vorderrad eine Deformationseinrichtung, die sich mindestens an dem Rahmenhauptelement abstützt. Dabei können die weiteren Rahmenelemente hinter dem Vorderrad im wesentlichen nach vorne oben gerichtet verlaufen und sich bis über die Deformationseinrichtung hinaus erstrecken. So ist es auf einfache Weise möglich, daß sich die Deformationseinrichtung an den weiteren Rahmenelementen abstützt und die weiteren Rahmenelemente mit dem Rahmenhauptelement direkt oder über den Aufnahmekörper für die Lenkeinrichtung und/oder miteinander verbunden sind.

Die Deformationseinrichtung über dem Vorderrad kann vorteilhafterweise große Aufprallkräfte abbauen und/oder in den Fahrzeugrahmen einleiten. Sehr günstig ist es dabei, wenn die Deformationseinrichtung eine breite Abstützbasis besitzt. Führen die zwei Rahmenhauptrohre von der Fahrzeugrahmenmitte im vorderen Bereich des Fahrzeugrahmens nach außen, oder schließen sie an eine etwa der Fahrzeugbreite entsprechende Querstrebe an, ist diese breite Abstützbasis für das Deformationselement gegeben. Gleichzeitig kann ergonomisch günstig links und rechts neben den Rahmenhauptrohren ein Freiraum für die Füße des Fahrers gestaltet werden. Liegt die Deformationseinrichtung mindestens in Höhe des Fahrzeugschwerpunkts und in einer Anordnung, die den Erstkontaktpunkt in dieser Höhe mit einem Hindernis zuläßt, so wird vorteilhafterweise bei einem Aufprall ein Überschlagen des Fahrzeugs verhindert. Sind die weiteren Rahmenelemente über der Deformationseinrichtung miteinander verbunden, nimmt die Stabilität des Fahrzeugrahmens vorteilhafterweise noch mehr zu.

Bei einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung wird der Überlebensraum für den Fahrer dadurch aufrechterhalten, daß die sich vor, über und hinter dem Fahrer erstreckende Schutzeinrichtung hinter dem Fahrer an den zusätzlichen Rahmenelementen und/oder an dem Sitzrahmenteil und/oder an deren Verbindung, zum Beispiel einem Knotenelement, und vor dem Fahrer an den weiteren Rahmenelementen und/oder an deren Verbindung und/oder am Rahmenhauptelement angebracht ist. Sie besteht aus mindestens zwei, auf jeweils einer Seite des Fahrzeugs verlaufenden, untereinander verbundenen Holmen. Dabei ist es weiter vorteilhaft, wenn an jedem Holm jeweils ein SchulterSchutzbügel angebracht ist, der die Kontur der Schutzeinrichtung zur jeweiligen Seite hin überragt. Außerdem ist vorteilhafterweise an jedem Holm und/oder an den zusätzlichen Rahmenelementen und/oder an dem Sitzrahmenteil und/oder am Knotenelement zur Seite hin ein Bekenschutzbügel angebracht, der ebenfalls die Kontur mindestens der Schutzeinrichtung zur Seite hin überragt. Diese Schutzbügel schützen den Fahrer zur Seite hin. Dabei ist es vorteilhaft, wenn der Sitz zusätzlich an der Schutzeinrichtung befestigt ist.

Um zu verhindern, daß der Fahrer aus dem Überlebensraum herausfällt, ist für diesen in einer weiteren bevorzugten Ausführung der Erfindung eine Sicherheitsgurteinrichtung vorhanden, die am Fahrzeugrahmen und/oder am Sitz befestigt ist. Diese fixiert den

Fahrer vorteilhafterweise am Sitz bzw. am Fahrzeugrahmen besonders günstig, wenn sie mit einer automatischen Gurtaufroll- und/oder -blockiereinrichtung ausgestattet ist. So kann sich der Fahrer im normalen Fahrbetrieb relativ zum Sitz und zum Fahrzeugrahmen bewegen, während er unter Bedingungen, die bei einem Aufprall oder bei einem Sturz auftreten, am Fahrzeug fixiert wird. Soll die Sicherheitsgurteinrichtung mit einer Hand angelegt werden können, so ist es günstig, wenn mindestens ein sogenannter Dreipunktgurt mit Gurtaufroll- und/oder -blockiereinrichtung verwendet wird. Der Forderung, den Fahrer bei möglicher Einhandbedienung der Sicherheitsgurteinrichtung über mindestens vier Punkte am Fahrzeugrahmen festzulegen, wird entsprochen, wenn zwei Dreipunktgurte, jeweils einer auf einer Seite des Fahrzeugsitzes mit einem Gurtschloß auf jeweils der anderen Seite angebracht sind. Es ist aber auch möglich einen Dreipunktgurt mit einem Zweipunktgurt, einem sogenannten Schrägschultergurt, zu kombinieren.

Für den Kraftverlauf wirkt sich besonders günstig aus, wenn die Sicherheitsgurteinrichtung eine Umlenkeinrichtung für mindestens ein Gurtband besitzt, die an der Schutzeinrichtung angebracht ist und die sich bei verformender Belastung an dieser abstützt. Dadurch wird vorteilhafterweise die Umlenkeinrichtung erheblich versteift.

Dabei ist bei einer weiteren vorteilhaften Ausführung der Erfindung die Schutzeinrichtung mindestens zweigeteilt, in ein fest mit dem Fahrzeugrahmen verbundenes Rückenteil hinter dem Fahrer und ein am Fahrzeugrahmen lösbar befestigtes Oberteil, mindestens über und vor dem Fahrer. Dadurch können vorteilhafterweise die jeweiligen Teile der Schutzeinrichtung auf einfache Weise der unterschiedlichen Beanspruchung entsprechend ausgebildet werden.

Die Verbindung zwischen den beiden Teilen der Schutzeinrichtung ist sehr einfach aufgebaut, wenn das Oberteil durch die Umlenkeinrichtung mit dem Rückenteil formschlüssig und durch vorne am Fahrzeugrahmen angebrachte Klemmschellen mit dem Fahrzeugrahmen form- und/oder reibschlüssig verbunden ist.

Bei einer weiteren bevorzugten Ausführung der Erfindung ist mindestens im Bereich vor dem Fahrer, mindestens zwischen den beiden Holmen der Schutzeinrichtung, eine Windschutzscheibe angebracht. Diese Windschutzscheibe schützt den Fahrer vorteilhafterweise sowohl vor Wettereinflüssen, als auch vor in den Überlebensraum eindringenden Gegenständen.

Bei weiteren vorteilhaften Ausführungen der Erfindung sind an den zusätzlichen Rahmenelementen und/oder an der Schutzeinrichtung und/oder an der Sitzeinrichtung und/oder an dem Knotenelement hinter dem Fahrer sich nach hinten über das Hinterrad erstreckende ergänzende Rahmenteile angebracht. An diesen ergänzenden Rahmenteilen ist eine Hinterradverkleidung befestigt, in der ein Stauraum ausgebildet ist. Desweiteren kann diese in ihrem oberen Bereich als Sitz für einen Sozius ausgebildet sein. Das hat den Vorteil, daß Sozius und Fahrer durch die zwischen ihnen liegende Schutzeinrichtung getrennt sind. Sie können gegenseitig auf sich keine Kräfte ausüben. Im Brustbereich kann für den Sozius an der Schutzeinrichtung eine definierte Polsterung zur Energieaufnahme vorgesehen werden. Die Sicherheit wird für den Sozius dadurch erhöht, daß er über das Rückenteil der Schutzeinrichtung abgestützt wird und so an der Fahrzeugverzögerung teilnimmt, ohne Kräfte auf den Fahrer auszuüben. Wenn an der Hin-

terradverkleidung oder an den ergänzenden Rahmen-
teilen mindestens ein abnehmbarer Stauraum befestig-
bar ist, so hat das den Vorteil, daß der Soziussitzplatz
auch zum Transportieren von Gepäck verwendet wer-
den kann.

Um die Oberschenkelspreizung für den Sozius mög-
lichst gering zu halten, ist es von Vorteil, wenn das
Rückenteil der Schutzeinrichtung im Schrittbereich des
Sozius möglichst schmal ausgeführt ist, indem die Hol-
me des Rückenteils zur Längsmittenebene des Fahr-
zeugrahmens hin mindestens im Bereich des Soziussit-
zes eingezogen sind.

Bei einer weiteren bevorzugten Ausführung der Er-
findung bestehen die Rahmenelemente aus Strangprofilen,
zum Beispiel aus Leichtmetallstrangpreßprofilen. Diese
werden zumindest teilweise durch Knotenelemente, zum
Beispiel Gußknoten, zusammengehalten, wobei zum Bei-
spiel der Aufnahmekörper für die Lenkeinrichtung und/oder
die Sitzrampe und/oder die Verbindungen der Rahmenelemente
als Knotenelemente ausgebildet sind. So ist der Fahr-
zeugrahmen vorteilhaft besonders einfach und preiswert
herzustellen. Außerdem ist dies eine gewichtssparende
Konstruktion, die einfach montierbar ist, selbst bei einer
komplizierten Rahmenstruktur.

Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind
in der nachfolgenden Beschreibung mit der zugehörigen
Zeichnung dargestellt. Es zeigen

Fig. 1 eine perspektivische Gesamtansicht eines ver-
kleideten Zweirades mit einem Fahrzeugrahmen ent-
sprechend der Erfindung und einem Fahrer mit angeleg-
tem Sicherheitsgurtsystem,

Fig. 2 eine perspektivische Ansicht des Fahrzeugrah-
mens und

Fig. 3 eine Seitenansicht eines erfindungsgemäßen
Zweirads ohne Verkleidung mit angedeutet gezeichne-
tem Fahrer und Sozius.

Fig. 1 zeigt ein verkleidetes Zweirad mit einem Fahr-
zeugrahmen zum Durchsteigen entsprechend der Erfin-
dung. Aufgrund einer Verkleidung 1 sind nur einige Tei-
le des Fahrzeugrahmens sichtbar. Die Verkleidung 1
erstreckt sich im wesentlichen über den unteren Bereich
des Zweirades von vorne über dem Vorderrad 2 nach
hinten über das Hinterrad 3. Der Durchstieg 4 des Fahr-
zeugrahmens ist ebenfalls verkleidet. Vom Fahrzeug-
rahmen sichtbar ist eine Schutzeinrichtung, die so ge-
staltet ist, daß sich für den Fahrer 5 ein seitlich offener,
den Durchstieg ermöglichender Käfig ergibt. Dieser
wird im wesentlichen begrenzt von einer Aufstellfläche
6 für den jeweiligen Fuß 29 des Fahrers 5, die nach oben
in den Durchstieg 4 übergeht und einen Sitz 7 für den
Fahrer 5, der an einer nicht sichtbaren Sitzeinrichtung
befestigt ist und als Sitzschale mit einem Rückenteil 8
ausgebildet ist, das den Käfig für den Fahrer 5 nach
hinten begrenzt.

Desweiteren verlaufen hinter dem Rückenteil 8 der
Sitzschale untereinander verbundene Holme 9,10, (35,
36, Fig. 2) einer sich vor, über und hinter dem Fahrer
erstreckenden Schutzeinrichtung, jeweils auf einer Seite
des Zweirades über den Fahrer 5 hinweg nach vorne,
vor eine Lenkeinrichtung 11. Im Bereich vor dem Fahrer
5 ist zwischen den beiden Holmen 9,10 eine Windschutz-
scheibe 12 angebracht.

An den Holmen 9, 10, 35, 36 ist zur jeweiligen Seite hin
ein die Kontur mindestens der Schutzeinrichtung hin
überragender Schulterschutzbügel 13 angebracht. Ein
ebenfalls die Kontur mindestens der Schutzeinrichtung
zur Seite hin überragender Beckenschutzbügel 14 ist an

jedem Holm 35, 36 und/oder an in dieser Figur nicht
sichtbaren zusätzlichen Rahmenelementen 21, 24 und/
oder an einem in dieser Figur nicht sichtbaren Sitzrah-
menteil 25 und/oder an einem ebenfalls in dieser Figur
nicht sichtbaren Knotenelement 39 befestigt. Zusätzlich
ist der Sitz 7 mit seinem Rückenteil 8 an der Schutzein-
richtung befestigt. Dadurch wird eine Stabilität erreicht,
daß für den Fahrer 5 eine Sicherheitsgurteinrichtung
vorgesehen werden kann, die am Fahrzeugrahmen und/
oder am Sitz 7 mit Rückenteil 8 befestigt ist. Die Sicher-
heitsgurteinrichtung besteht aus zwei sogenannten
Dreipunktgurten für den Fahrer 5, von denen jeweils
einer auf einer Seite des Zweirades angebracht und auf
anderen Seite des Zweirades an diesem über ein Gurt-
schloß festlegbar ist. So wird im Falle eines Unfalles der
Fahrer 5 durch den Fahrzeugrahmen geschützt, unter
anderem, weil er durch die Sicherheitsgurteinrichtung
am Sitz 7 mit Rückenteil 8 über mindestens vier Punkte
im Fahrzeug, mindestens zwei in Beckennähe und zwei
in Schulternähe, fixiert ist.

Im normalen Fahrbetrieb kann sich der Fahrer 5, auf-
grund der Verwendung von nicht sichtbaren automati-
schen Sicherheitsgurtroll- und -blockiereinrichtun-
gen für die beiden sogenannten Dreipunktgurte, im we-
sentlichen frei auf dem Sitz 7 bewegen, was zum siche-
ren Steuern eines Zweirades beiträgt und durch diese
Sicherheitsgurteinrichtung ermöglicht wird. Ein weite-
rer Vorteil ist, daß die beiden Dreipunktgurte nachein-
ander angelegt werden können. Das ermöglicht eine
Einhandbedienung der Sicherheitsgurteinrichtung, wo-
bei beim Anlegen der sogenannten Dreipunktgurte mit
einer Hand, eine andere Hand des Fahrers 5 zum Bei-
spiel an der Lenkeinrichtung 11 verbleiben kann, um das
Zweirad im Gleichgewicht zu halten.

Zum Umlenken der beiden Sicherheitsgurtbänder 15,
16 ist in Schulternähe des Fahrers 5 eine Umlenkeinrich-
tung vorgesehen, die aus jeweils einem Umlenkbügel 17
für jedes der Sicherheitsgurtbänder 15, 16 besteht. Jeder
Umlenkbügel 17 ist an der Schutzeinrichtung hinter
dem Fahrer 5 angebracht und stützt sich bei verformen-
der Belastung an dieser ab.

Desweiteren ist die Schutzeinrichtung zweigeteilt, in
ein fest mit dem Fahrzeugrahmen verbundenes Rück-
enteil 18 hinter dem Fahrer 5 und ein am Fahrzeugrah-
men lösbar befestigtes Oberteil 19, mindestens über und
vor dem Fahrer 5. Das Oberteil 19 wird durch die Um-
lenkbügel 17 mit dem Rückenteil 18 formschlüssig und
durch vorne am Fahrzeugrahmen angebrachte, nicht
sichtbare Klemmschellen mit diesem reibschlüssig ver-
bunden. Die Verbindung zwischen Rückenteil 18 und
Oberteil 19 der Schutzeinrichtung wird dadurch er-
reicht, daß beide ineinandergesteckt sind und jeder Um-
lenkbügel 17 mit einem Ende in eine Bohrung durch
Oberteil 19 und Rückenteil 18 eingesteckt ist und mit
seinem anderen Ende durch Schrauben mit dem Rück-
enteil 18 verbunden ist. Bei verformender Belastung legt
sich der Umlenkbügel 17 an der Schutzeinrichtung an,
wodurch eine erhebliche Versteifung erreicht wird.

Fig. 2 zeigt einen Teil des Fahrzeugrahmens ohne
Verkleidung 1. Zwei, jeweils links und rechts seitlich
einer Fahrzeugmittenebene parallel verlaufende Rah-
menhauptrohre 20 bilden ein Rahmenhauptelement, das
im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung von hinten
unten, nahe einem Motor 22 (Fig. 3), nach vorne oben,
nahe der Lenkeinrichtung 11 (Fig. 1) verläuft. Die bei-
den Rahmenhauptrohre 20 laufen vorne und hinten zur
Seite hin auseinander und sind an ihren Enden mit wei-
teren Rahmenelementen 23 und zusätzlichen Rahmen-

elementen 21 verbunden. Die zusätzlichen Rahmenelemente 21, 24, die im wesentlichen vom mittleren und vom hinteren Bereich der Rahmenhauptrohre 20 ausgehen, verlaufen schräg nach hinten oben, um eine Sitzeinrichtung zu tragen. Die Sitzeinrichtung besteht aus einem Sitzrahmenteil 25, das die zusätzlichen Rahmenelemente 21, 24 im wesentlichen horizontal verbindet, aus einer Sitzrampe 26, die mit den zusätzlichen Rahmenelementen 24 und/oder dem Sitzrahmenteil 25 verbunden ist und sich im Schrittbereich des Fahrers 5 nach oben erstreckt. An dieser Sitzeinrichtung ist der hier nicht gezeichnete Sitz 7 angebracht. Er besitzt eine nach oben gerichtete Wölbung 27 (Fig. 1) für die Sitzrampe 26, was bewirkt, daß eine Vorverlagerung des Fahrers 5 im Falle eines Frontalaufpralls im Zusammenwirken mit der Sicherheitsgurteinrichtung verhindert wird.

Auf jeder Seite unterhalb der beiden Rahmenhauptrohre 20 verläuft, mindestens abschnittsweise im wesentlichen parallel zur Aufstandsfläche des Fahrzeuges, jeweils ein weiteres Rahmenelement 23 und bildet eine Aufstellfläche 6 für den jeweiligen Fuß 29 (Fig. 1) des Fahrers 5. Aufgrund der schräg verlaufenden Rahmenhauptrohre 20 und des Verlaufs der zusätzlichen Rahmenelemente 24, die etwa in der Mitte der Rahmenhauptrohre 20 mit diesen verbunden sind, wird das Durchsteigen durch den Durchstieg 4 für den Fahrer 5 ermöglicht.

Die weiteren Rahmenelemente 23 verlaufen von der Aufstellfläche 6 für den jeweiligen Fuß 29 des Fahrers 5 nach vorne oben und sind dort in Höhe des Beginns der Schutzeinrichtung für den Fahrer 5 miteinander verbunden. Außer durch diese Verbindung 30 sind die weiteren Rahmenelemente 23 noch über die nach innen eingezogenen Rahmenhauptrohre 20 an einen Aufnahmekörper 31 für die Lenkeinrichtung 11 angebunden. Der Aufnahmekörper 31 für die Lenkeinrichtung 11 verbindet auch die beiden Rahmenhauptrohre 20 im vorderen Bereich des Fahrzeugrahmens. In diesem Bereich besitzen die Rahmenhauptrohre 20 auch Lagerbohrungen 32 zur Aufnahme eines in dieser Figur nicht gezeichneten Längslenkers 52, der das Vorderrad 2 um eine angedeutete gezeichnete Fahrzeugquerachse 33 schwenkbar führt. Der Längslenker 52 wird von den Lagerbohrungen 32 zwischen den beiden Rahmenhauptrohren 20 aufgenommen.

Ein in dieser Figur nicht gezeichnetes Deformationselement 51 (Fig. 3) über dem Längslenker 52 stützt sich nicht nur an den Rahmenhauptrohren 20, sondern zusätzlich auch an den weiteren Rahmenelementen 23 ab, die hinter dem in dieser Figur nicht gezeichneten Vorderrad 2 im wesentlichen nach vorne oben gerichtet verlaufen und sich bis über die Deformationseinrichtung hinaus erstrecken.

Über dem Längslenker 52 (Fig. 3), im Bereich der Verbindung 30, beginnt die sich nach hinten oben, vor und dann über den Fahrer 5 erstreckende Schutzeinrichtung für den Fahrer 5, bestehend aus den Holmen 9, 10, die durch eine in Fahrzeugquerrichtung verlaufende Querstrebe 34 miteinander verbunden sind.

Zwischen den Holmen 9, 10 befindet sich die in dieser Figur nicht gezeichnete Windschutzscheibe 12. Hinter dem Fahrer sind die Holme 9, 10 des Oberteils 19 der Schutzeinrichtung, die sich über und vor dem Fahrer 5 befindet, nach unten verlaufend gerichtet. Sie gehen über in das Rückenteil 18 der Schutzeinrichtung, das fest mit dem Fahrzeugrahmen verbunden ist und hinter dem Fahrer 5 verläuft. Das Rückenteil 18 ist im hinteren Bereich des Sitzrahmenteils 25 befestigt. Die Holme 35,

36 des Rückenteils 18 sind zu einer Längsmittenebene des Fahrzeugrahmens gegenüber den Holmen 9, 10 hin eingezogen. Das deshalb, um Platz für die Beine eines in dieser Figur nicht gezeichneten Sozius 47 (Fig. 3) zu schaffen, für den eine in dieser Figur nicht gezeichnete Hinterradverkleidung 56 (Fig. 1) in ihrem oberen Bereich als Sitz ausgebildet ist. Diese Hinterradverkleidung ist an ergänzenden Rahmenteil 37, 38 angebracht, wobei in ihr ein Stauraum ausgebildet sein kann.

Die ergänzenden Rahmenteil 37, 38 sind mit dem Sitzrahmenteil 25 und dem Rückenteil 18 der Schutzeinrichtung, desweiteren mit den zusätzlichen Rahmenelementen 21 auf jeder Seite des Zweirads über ein Knotenelement 39 verbunden. Sie erstrecken sich hinter dem Fahrer 5 nach hinten über das in dieser Figur nicht gezeichnete Hinterrad 3. Anstatt dem Sozius 47 (Fig. 3) ist auch vorgesehen, daß an der Hinterradverkleidung 56 (Fig. 1) oder an den ergänzenden Rahmenteil 37, 38 mindestens ein nicht gezeichneter abnehmbarer Stauraum befestigbar ist.

Als weitere Schutzeinrichtungen für den Fahrer 5 sind am Fahrzeugrahmen sich jeweils über die seitliche Kontur hinaus erstreckende Schulterschutzbügel 13 und Beckenschutzbügel 14 angebracht. Die Beckenschutzbügel 14 verbinden das Sitzrahmenteil 25 mit dem Rückenteil 18, während die Schulterschutzbügel 13 am Rückenteil 18 angebracht sind. Dabei sind Rückenteil 18 und Oberteil 19 der Schutzeinrichtung für den Fahrer 5 über die Umlenkbügel 17 für die Sicherheitsgurtbänder 15, 16 (Fig. 1) verbunden. Auf die Weise, daß die Holme 9, 10 in Aufnahmeohre 40, 41 des Rückenteils 18 eingesteckt sind und die Umlenkbügel 17 jeweils durch eine Querbohrung 42 durch die Aufnahmeohre 40, 41 und die Holme 9, 10 hindurchgesteckt sind. Durch diese form-schlüssige Steckverbindung wird der jeweilige Holm 9, 10 im jeweiligen Aufnahmeohr 40, 41 des Rückenteils 18 festgelegt. Ein anderes Ende des Umlenkbügels 17 ist am jeweiligen Aufnahmeohr 40, 41 zur Festlegung des Umlenkbügels 17 angeschraubt. Bei einer verformenden Kraftwirkung auf einen Schulterschutzbügel 13 legt sich dieser an den Umlenkbügel 17 an, was zu einer Versteifung des Schulterschutzbügels 13 führt. Durch Abstimmung der Drahtstärke kann beim Umlenkbügel 17 eine Gurtkraftbegrenzung durch dessen gezielte Verformung realisiert werden.

Eine in dieser Figur nicht gezeichnete gefederte Hinterradföhrung für mindestens ein Hinterrad 3 (Fig. 1) wird in weiteren Lagerbohrungen 43 in den zusätzlichen Rahmenelementen 21 aufgenommen. Die weiteren Lagerbohrungen 43 können aber auch an der Verbindung, Knotenelement 60, der zusätzlichen Rahmenelemente 21 mit den weiteren Rahmenelementen 23 und den Rahmenhauptrohren 20 angebracht sein (Fig. 3). Die gefederte Hinterradföhrung kann unter Umständen auch aus einer Triebsatzschwinge bestehen, bei der der Motor 22 (Fig. 3) mit der Hinterradföhrung federnd am Fahrzeugrahmen angebracht ist.

Dies wird in Fig. 3 dargestellt. Eine Triebsatzschwinge 44 mit Hinterrad 3 und Motor 22 ist, abgestützt durch ein nicht gezeichnetes Feder- und/oder Dämpferelement, an der Verbindung, Knotenelement 60, der weiteren Rahmenelemente 23 mit den Rahmenhauptrohren 20 und den zusätzlichen Rahmenelementen 21 um eine weitere Querachse des Fahrzeuges drehbar angebracht. Dazu dienen unter anderem die weiteren Lagerbohrungen 43 am Knotenelement 60. Der Motor 22 befindet sich im wesentlichen vor dem Hinterrad 3 und unterhalb der Sitzeinrichtung für den Fahrer 5.

Über dem Hinterrad 3 sitzt auf einer in ihrem oberen Bereich als Sitz ausgebildeten in dieser Figur nicht gezeichneten Hinterradverkleidung 56 (Fig. 1) ein Sozius 47. Zwischen Fahrer 5 und Sozius 47 verläuft der Rückenteil 18 der Schutzeinrichtung für den Fahrer 5, die im Bereich der Beine 48 des Sozius 47 zur Fahrzeugmitte hin eingezogen ist. Die Schutzeinrichtung für den Fahrer 5 erstreckt sich in ihrem weiteren Verlauf über diesen hinweg, nach vorne unten bis zu einer Verbindung 30 an der diese in Klemmschellen 49, 50 (Fig. 2) reibschlüssig aufgenommen ist. Unterhalb der Verbindung 30 und vor der Lenkeinrichtung 11 befindet sich das Deformationselement 51. Es erstreckt sich über das Vorderrad 2 in einer Höhe über dem Gesamtschwerpunkt des Fahrzeugs, was bewirkt, daß sich dieses bei einem Frontalaufprall nicht überschlägt.

Die gefederte Vorderradföhrung über den Längslenker 52 und den Aufnahmekörper 31 der Lenkeinrichtung 11 ist in der Lage, wie das Deformationselement 51, bei einem Aufprall sehr große Kräfte abzubauen und in die Rahmenhauptrohre 20 weiterzuleiten.

Der Längslenker 52 wird über ein Federbein 53 (gestrichelt gezeichnet, da nicht sichtbar) mit Dämpfungseinrichtung am Fahrzeugrahmen abgestützt. Das über Teleskoprohre 54 geföhrte Vorderrad 2 ist über eine untere Gabelbrücke 55 zwischen den Teleskoprohren 54 über den Längslenker 52 federnd abgestützt.

Die Rahmenhauptrohre 20, weiteren Rahmenelemente 23, zusätzlichen Rahmenelemente 21 das Sitzrahmenteil 25, Rückenteil 18 und die ergänzenden Rahmentteile 37, 38 sind Strangprofile, die durch Knotenelemente 39, 60 verbunden sind. Dabei wäre es auch möglich, andere Verbindungsstellen zwischen den Strangprofilen, wie zum Beispiel zwischen den zusätzlichen Rahmenelementen 24 und dem Sitzrahmenteil 25, ebenfalls über Knotenelemente zu verbinden. Im Beispiel könnte dann die Sitzrampe 26 als Knotenelement ausgebildet sein. Als Werkstoff für die Strangprofile wird vorzugsweise Leichtmetall verwendet. Die Knotenelemente sind ebenfalls vorzugsweise aus Leichtmetall, gegossen oder geschmiedet.

Patentansprüche

1. Fahrzeugrahmen mit Durchstieg (4), insbesondere für ein Zweirad, für ein Fahrzeug mit einer gefederten Vorderradföhrung, einer Lenkeinrichtung (11) für mindestens ein Vorderrad (2), einer gefederten Hinterradföhrung für mindestens ein Hinterrad (3), mindestens einer Sitzeinrichtung für einen Fahrer (5) und mindestens einer vor, über und hinter dem Fahrer (5) sich erstreckenden Schutzeinrichtung, die so gestaltet ist, daß sich für den Fahrer (5) ein seitlich offener, das Durchsteigen ermöglichender Käfig ergibt, einem Motor (22), der im wesentlichen vor oder im Hinterrad (3) und unterhalb der Sitzeinrichtung angebracht ist, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein, sich im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung erstreckendes, tragendes Rahmenhauptelement von hinten unten, nahe dem Motor (22), nach vorne oben, nahe der Lenkeinrichtung (11), verläuft und daß auf jeder Seite unterhalb des Rahmenhauptelements mindestens ein, mindestens abschnittsweise im wesentlichen parallel zur Aufstandsfläche des Fahrzeugs verlaufendes, weiteres Rahmenelement (23) vorgesehen ist, das eine Aufstellfläche (6) für den jeweiligen Fuß (29) des Fahrers (5) bildet.

2. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Motor (22) mit der Hinterradföhrung federnd am Fahrzeugrahmen angebracht ist.

3. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß als Rahmenhauptelement zwei, jeweils links und rechts seitlich der Fahrzeugmittenebene, parallel verlaufende Rahmenhauptrohre (20) vorgesehen sind.

4. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Rahmenhauptrohre (20) vorne verbunden sind mindestens durch einen Aufnahmekörper (31) für die Lenkeinrichtung (11) und/oder für ein Federbein (53).

5. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Vorderrad (2) unter anderem durch mindestens einen an dem Rahmenhauptelement angebrachten, um eine Fahrzeugquerachse (33) schwenkbaren Längslenker (52) geföhrte wird.

6. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß sich der Längslenker (52) nach hinten bis zwischen die beiden Rahmenhauptrohre (20) erstreckt und dort in diesen schwenkbar gelagert ist.

7. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzliche Rahmenelemente (21, 24) vorgesehen sind, die im wesentlichen vom mittleren und/oder vom hinteren Bereich des Rahmenhauptelements ausgehend, schräg nach hinten oben verlaufen und mit dem Rahmenhauptelement und/oder den weiteren Rahmenelementen (23) verbunden sind, um mindestens die Sitzeinrichtung zu tragen.

8. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Sitzeinrichtung aus einem Sitzrahmenteil (25), das die zusätzlichen Rahmenelemente (21, 24) im wesentlichen horizontal verbindet, aus einer Sitzrampe (26), die mit den zusätzlichen Rahmenelementen (21, 24) und/oder dem Sitzrahmenteil (25) verbunden ist und sich im Schrittbereich des Fahrers (5) nach oben erstreckt und aus einem Sitz (7) besteht.

9. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß am Rahmenhauptelement oder an den vom hinteren Bereich des Rahmenhauptelements ausgehenden zusätzlichen Rahmenelementen (21) oder an deren Verbindung mit dem Rahmenhauptelement und/oder den weiteren Rahmenelementen (23) die gefederte Hinterradföhrung angebracht ist.

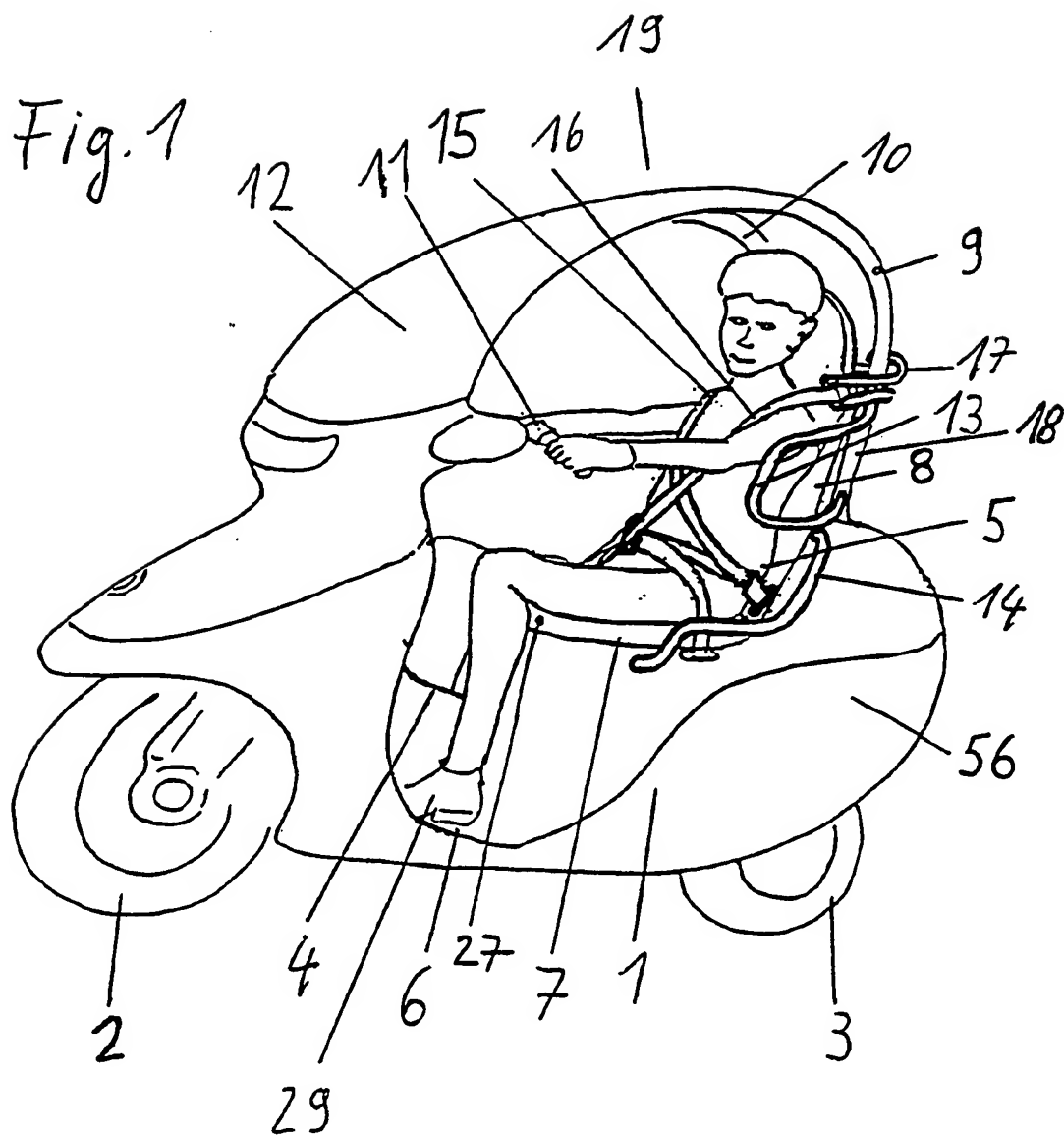
10. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß sich mindestens an dem Rahmenhauptelement eine über dem Vorderrad (2) angebrachte Deformationseinrichtung abstützt.

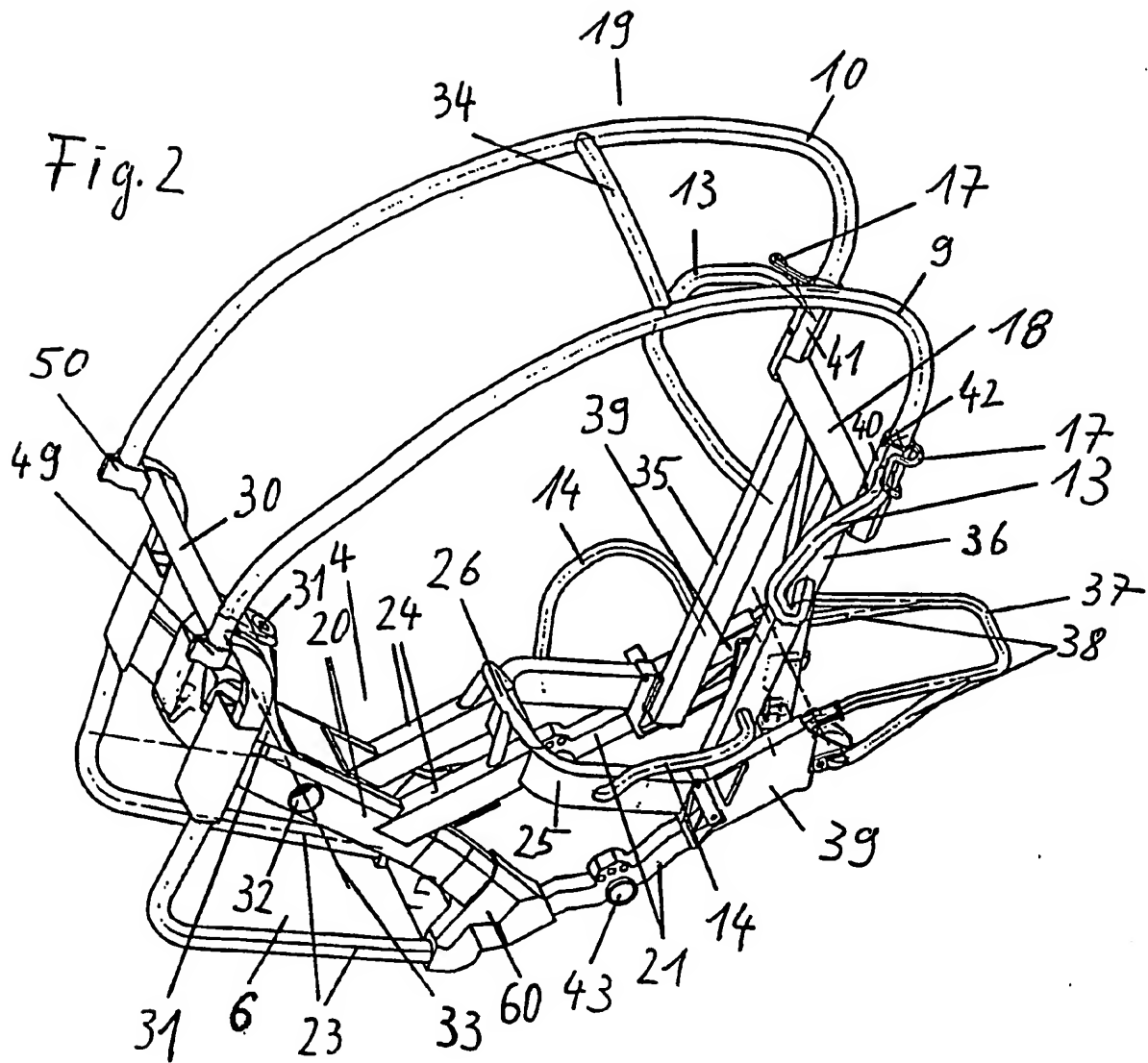
11. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die weiteren Rahmenelemente (23) hinter dem Vorderrad (2) im wesentlichen nach oben gerichtet verlaufen und sich bis über die Deformationseinrichtung hinaus erstrecken.

12. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die weiteren Rahmenelemente (23) im vorderen Bereich des Fahrzeugs mit dem Rahmenhauptelement direkt oder über den Aufnahmekörper (31) für die Lenkeinrichtung (11) und/oder für das Federbein (53) und/oder miteinander verbunden sind.

13. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Deformationseinrichtung an den weiteren Rahmenelementen (23) abstützt.
14. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 10 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die weiteren Rahmenelemente (23) über der Deformationseinrichtung miteinander verbunden sind.
15. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die sich vor, über und hinter dem Fahrer (5) erstreckende Schutzeinrichtung hinter dem Fahrer (5) an den zusätzlichen Rahmenelementen (21) und/oder an dem Sitzrahmenteil (25) und/oder an deren Verbindung, einem Knotenelement (39), und vor dem Fahrer (5) an den weiteren Rahmenelementen (23) und/oder an deren Verbindung (30) und/oder am Rahmenelement angebracht ist.
16. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzeinrichtung mindestens aus zwei, auf jeweils einer Seite des Fahrzeugs verlaufenden, untereinander verbundenen Holmen (9, 10, 35, 36) besteht.
17. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß an jedem Holm (9, 10, 35, 36) jeweils ein Schulterschutzbügel (13) angebracht ist, der die Kontur mindestens der Schutzeinrichtung zur jeweiligen Seite hin überragt.
18. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß an jedem Holm (35, 36) und/oder an den zusätzlichen Rahmenelementen (21, 24) und/oder an dem Sitzrahmenteil (25) und/oder an dem Knotenelement (39) zur Seite hin ein Beckenschutzbügel (14) angebracht ist, der die Kontur mindestens der Schutzeinrichtung zur Seite hin überragt.
19. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß der Sitz (7) zusätzlich an der Schutzeinrichtung befestigt ist.
20. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß für den Fahrer (5) eine Sicherheitsgurteinrichtung vorhanden ist, die am Fahrzeugrahmen und/oder am Sitz (7) befestigt ist.
21. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Sicherheitsgurteinrichtung eine Umlenkeinrichtung für mindestens ein Sicherheitsgurtband (15, 16) besitzt, die an der Schutzeinrichtung angebracht ist und die sich bei verformender Belastung an dieser abstützt.
22. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Schutzeinrichtung mindestens zweigeteilt ist, in ein fest mit dem Fahrzeugrahmen verbundenes Rückenteil (18) hinter dem Fahrer (5) und ein am Fahrzeugrahmen lösbar befestigtes Oberteil (19), mindestens über und vor dem Fahrer (5).
23. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß das Oberteil (19) durch die Umlenkeinrichtung mit dem Rückenteil (18) formschlüssig und durch vorne am Fahrzeugrahmen angebrachte Klemmschellen (49, 50) mit dem Fahrzeugrahmen reib- und/oder formschlüssig verbunden ist.
24. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens im Bereich vor dem Fahrer (5) mindestens zwischen den beiden Holmen (9, 10) der Schutzeinrichtung eine Windschutzscheibe (12) angebracht ist.
25. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß an den zusätzlichen Rahmenelementen (21) und/oder an der Schutzeinrichtung und/oder an der Sitzeinrichtung hinter dem Fahrer (5) sich nach hinten über das Hinterrad (3) erstreckende ergänzende Rahmentteile (37, 38) angebracht sind.
26. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 25, dadurch gekennzeichnet, daß an den ergänzenden Rahmentteilen (37, 38) eine Hinterradverkleidung (56) befestigt ist, in der ein Stauraum ausgebildet ist.
27. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 25 oder 26, dadurch gekennzeichnet, daß an den ergänzenden Rahmentteilen (37, 38) eine Hinterradverkleidung (56) befestigt ist, die in ihrem oberen Bereich als Sitz für einen Sozius (47) ausgebildet ist.
28. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 25 bis 27, dadurch gekennzeichnet, daß an den ergänzenden Rahmentteilen (37, 38) eine Hinterradverkleidung (56) befestigt ist und daß an dieser und/oder an den ergänzenden Rahmentteilen (37, 38) mindestens ein abnehmbarer Stauraum befestigbar ist.
29. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 16 bis 28, dadurch gekennzeichnet, daß die Holme (35, 36) des Rückenteils (18) zur Längsmittenebene des Fahrzeugs hin mindestens im Bereich des Soziussitzes eingezogen sind.
30. Fahrzeugrahmen nach einem der Ansprüche 1 bis 29, dadurch gekennzeichnet, daß bestimmte Rahmenelemente (20, 23, 21, 24, 25, 26, 37, 38) Strangprofile, insbesondere aus Leichtmetall, sind.
31. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 30, dadurch gekennzeichnet, daß die Strangprofile zumindest teilweise durch Knotenelemente (39, 60) verbunden sind.
32. Fahrzeugrahmen nach Anspruch 31, dadurch gekennzeichnet, daß der Aufnahmekörper (31) für die Lenkeinrichtung (11) und/oder für das Federbein (53) und/oder die Sitzrampe (26) und/oder die Verbindungen der Rahmenelemente (20, 21, 23, 24, 25, 37, 38) als Knotenelemente (39, 60) ausgebildet sind.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen





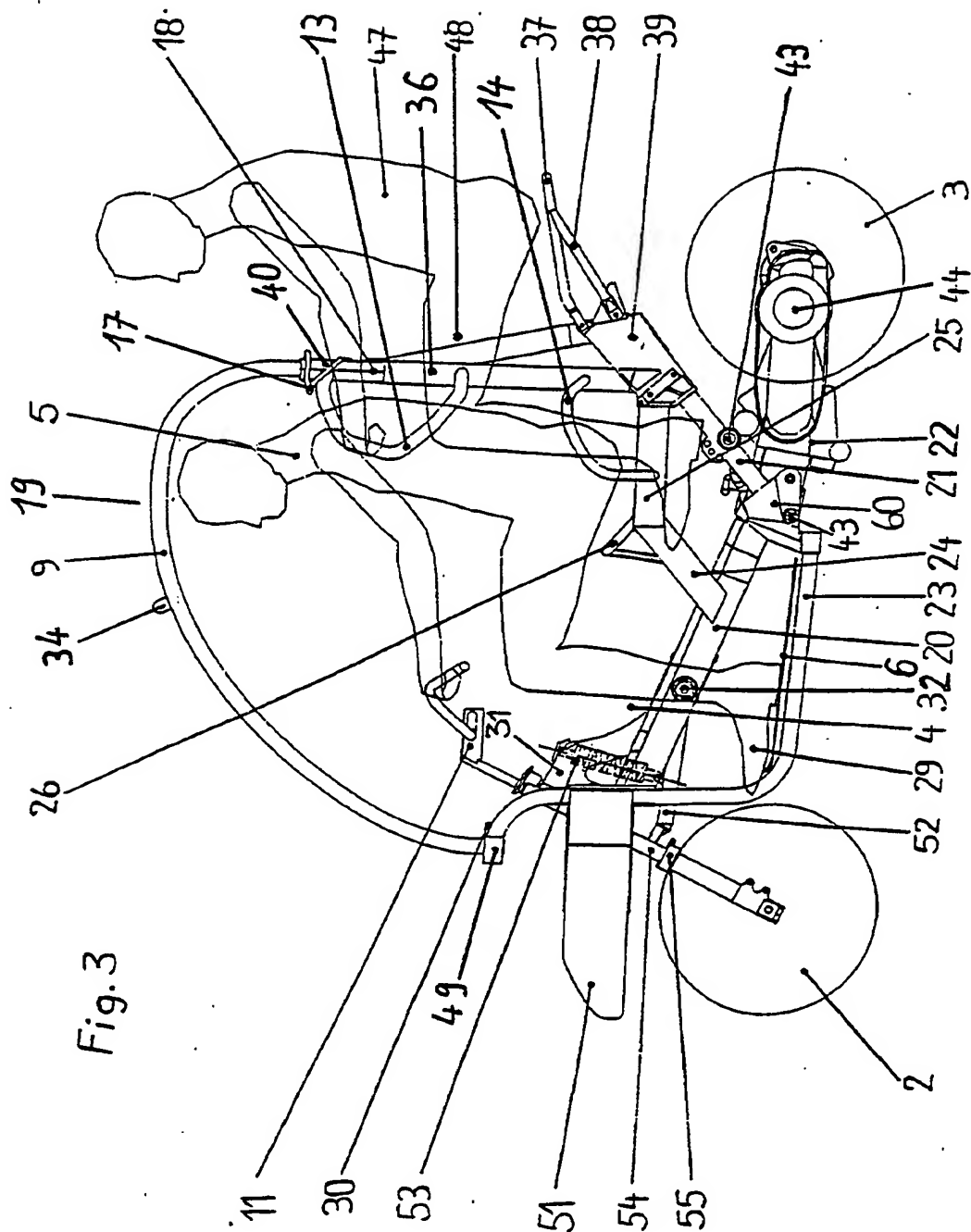


Fig. 3

⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑩ Offenlegungsschrift
⑩ DE 196 29 879 A 1

⑪ Aktenzeichen: 196 29 879.2
⑫ Anmeldetag: 24. 7. 96
⑬ Offenlegungstag: 29. 1. 98

⑭ Int. Cl. 6:
B 62 K 11/02
B 62 J 17/00
B 62 K 19/40
B 62 J 23/00
B 62 J 27/00
B 60 R 21/13
B 60 R 22/00

DE 196 29 879 A 1

⑦ Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München, DE

⑧ Erfinder:
Theobald, Markus, 80804 München, DE; Müller,
Helmut, 84513 Töging, DE; Thoma, Reiner, 81371
München, DE

⑤ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE 36 23 567 C2
DE-AS 10 35 501
DE 195 05 448 A1
DE 25 01 208 A1
DE 84 36 409 U1
FR 27 11 349 A1
FR 11 21 751
GB 12 69 491
US 51 74 622
US 48 13 706
US 47 98 399

US 47 26 439
US 44 16 465
WO 95 09 760 A1

Nur zwei Räder, dafür aber den doppelten Nutzen?
In: Auto Technik Zukunft, 25/1992, S.4,5;

④ Fahrzeugrahmen mit Durchstieg, insbesondere für ein Zweirad

⑤ Es wird ein Fahrzeugrahmen mit Durchstieg, insbesondere für ein Zweirad, beschrieben, für ein Fahrzeug mit einer gefederten Vorderradföhrung, einer Lenkrichtung für ein Vorderrad, einer gefederten Hinterradföhrung für mindestens ein Hinterrad, mindestens einer Sitzeinrichtung für einen Fahrer und mindestens einer vor, über und hinter dem Fahrer sich erstreckenden Schutzeinrichtung, die so gestaltet ist, daß sich für den Fahrer ein seitlich offener, den Durchstieg ermöglichender Käfig ergibt und einem Motor, der im wesentlichen vor dem Hinterrad und unterhalb der Sitzeinrichtung angebracht ist. Der Fahrzeugrahmen besitzt mindestens ein Rahmenhauptelement, das sich im wesentlichen in Fahrzeuglängsrichtung erstreckt und zwar von hinten unten, nahe dem Motor, nach vorne oben, nahe der Lenkeinrichtung, wobei auf jeder Seite unterhalb des Rahmenhauptelements mindestens ein, mindestens abschnittsweise im wesentlichen parallel zur Aufstandsfläche des Fahrzeugs verlaufendes, weiteres Rahmenelement vorgesehen ist, das eine Aufstellfläche für den jeweiligen Fuß des Fahrers bildet. Als weitere Sicherheitseinrichtungen sind noch eine Sicherheitsgurteinrichtung, Schulterschutzbügel, Beckenschutzbügel und eine rahmenfeste Sitzrampe vorgesehen.

DE 196 29 879 A 1

102 03 844.9-21

Honda Giken Kogyo Kabushiki Kaisha

27097P DE/LAKWgh

Neuer Anspruch

1. Stoßabsorbierender Aufbau (20) für ein Zweiradfahrzeug (10) umfassend ein von einem Fahrzeugkörper vorstehendes Stoßabsorptionselement (21), wobei ein Stoß durch Zerschlagen des Stoßabsorptionselements (21) absorbiert wird,
wobei ein Vorderende (24a) des Stoßabsorptionselements (21) vor einem Vorderrad (13) oder in der Nähe des Vorderrades (13) angeordnet ist;
wobei ein oberes Ende (23) des Stoßabsorptionselements (21) an einer solchen Position angeordnet ist, dass es die Sicht eines Fahrers (40) nach vorne nicht blockiert;
wobei ein Zentrum (24e) einer Kontaktfläche am vorderen Ende (24a) des Stoßabsorptionselements (21) an einer höheren Position als eine vertikale Position eines Schwerpunktes (G) des Fahrzeugs (10) und des Fahrers (40) angeordnet ist; und
eine rechte (24c) und eine linke (24b) Seitenfläche des Stoßabsorptionselements (21) zu einem Zentrum eines Fahrzeugkörpers (28) hin gegenüber einer rechten (14b) und einer linken (14a) Seitenfläche des Fahrzeugkörpers versetzt sind,
dadurch gekennzeichnet, dass
das Stoßabsorptionselement (21) eine Mehrzahl von in einem Raum (25) eines Rahmenkörpers (22) des Stoßabsorptionselements (21) ausgebildeten verstärkenden Rippen (30) aufweist, die den Raum (25) in eine Mehrzahl von Hohlraumabschnitten (32) unterteilen,
wobei einige der verstärkenden Rippen (30) sich teilweise verjüngen, um jeweils dünne Wandungsabschnitte (30a - 30g) auszubilden,

Deutsches Patent- und Markenamt

München, den 7. April 2003

Telefon: (0 89) 21 95 - 2729

Aktenzeichen:

102 03 844.9-21

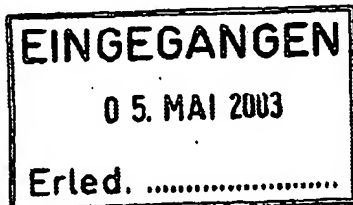
Anmelder:

Honda Giken Kogyo K.K.

Deutsches Patent- und Markenamt - 80297 München

Patentanwälte
Weickmann & Weickmann
Postfach 860820
81635 München

Ihr Zeichen: 27097P DE/LAot



Bitte Aktenzeichen und Anmelder bei
allen Eingaben und Zahlungen angeben

Zutreffendes ist angekreuzt ☒ und/oder ausgefüllt

Prüfungsantrag, Einzahlungstag am 31.1.02

Eingabe vom

eingegangen am

Die Prüfung der oben genannten Patentanmeldung hat zu dem nachstehenden Ergebnis geführt.

Zur Äußerung wird eine Frist von

vier Monat(en)

gewährt, die mit der Zustellung beginnt.

Für Unterlagen, die der Äußerung gegebenenfalls beigelegt werden (z.B. Beschreibung, Beschreibungsteile, Patentansprüche, Zeichnungen), sind je zwei Ausfertigungen auf gesonderten Blättern erforderlich. Die Äußerung selbst wird nur in einfacher Ausfertigung benötigt.

Werden die Beschreibung, die Patentansprüche oder die Zeichnungen im Laufe des Verfahrens geändert, so hat der Anmelder, sofern die Änderungen nicht vom Deutschen Patent- und Markenamt vorgeschlagen sind, im Einzelnen anzugeben, an welcher Stelle die in den neuen Unterlagen beschriebenen Erfindungsmerkmale in den ursprünglichen Unterlagen offenbart sind.

In diesem Bescheid sind folgende Entgegenhaltungen erstmalig genannt. (Bei deren Nummerierung gilt diese auch für das weitere Verfahren):

- 2 -

Hinweis auf die Möglichkeit der Gebrauchsmusterabzweigung

Der Anmelder einer mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland eingereichten Patentanmeldung kann eine Gebrauchsmusteranmeldung, die den gleichen Gegenstand betrifft, einreichen und gleichzeitig den Anmeldetag der früheren Patentanmeldung in Anspruch nehmen. Diese Abzweigung (§ 5 Gebrauchsmustergesetz) ist bis zum Ablauf von 2 Monaten nach dem Ende des Monats möglich, in dem die Patentanmeldung durch rechtskräftige Zurückweisung, freiwillige Rücknahme oder Rücknahmefiktion erledigt, ein Einspruchsverfahren abgeschlossen oder - im Falle der Erteilung des Patents - die Frist für die Beschwerde gegen den Erteilungsbeschluss fruchtlos verstrichen ist. Ausführliche Informationen über die Erfordernisse einer Gebrauchsmusteranmeldung, einschließlich der Abzweigung, enthält das Merkblatt für Gebrauchsmusteranmelder (G 6181), welches kostenlos beim Patent- und Markenamt und den Patentinformationszentren erhältlich ist.

Annahmestelle und
Nachfristkasten
nur
Zweibrückenstraße 12

Hauptgebäude
Zweibrückenstraße 12
Zweibrückenstraße 5-7 (Breiterhof)
Markenabteilungen:
Cincinnatistraße 64
81534 München

Hausadresse (für Fracht)
Deutsches Patent- und Markenamt
Zweibrückenstraße 12
80331 München

Telefon (089) 2195-0
Telefax (089) 2195-2221
Internet: <http://www.dpma.de>

Bank:
Landeszentralbank München
Kto.Nr.: 700 010 54
BLZ: 700 000 00

P 2401.1
4.02 S-Bahnanschluss im
Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund (MVG):



Zweibrückenstr. 12 (Hauptgebäude)
Zweibrückenstr. 5-7 (Breiterhof)
S1 - S8 Haltestelle Isartor

Cincinnatistraße:
S2 Haltestelle Fasangarten
Bus 98 / 99 (ab S-Bahnhof Giesing) Haltestelle Cincinnatistraße